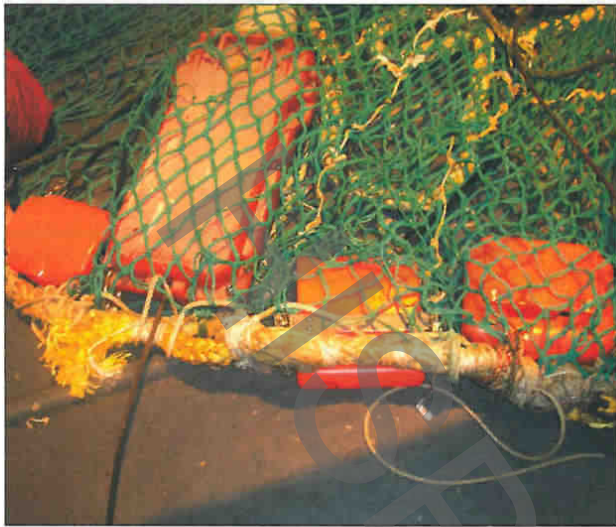


PESCANDO BACALADILLA



En la tralla de corchos utilizamos los sacos estándar que Egersund suministra con todas las grandes redes pelágicas. Movimos el cable del sonar un poco hacia un lado y montamos el sensor de Velocidad/Simetría en el centro, con el Ojo de Red y el sensor de Profundidad junto a él. Ver imagen.

Datos ACERCA DEL «EROS»

Buque:	Cerquero / arrastrero pelájico
Puerto base:	Fosnavag en Heroy
Armador:	Eros AS, armado y operado anteriormente por Johannes Bjarne y Per Magne Eggesbo.
Construido:	1.997
Eslora:	75.90 m
Manga:	13 m
Máquina:	6520 HM motor principal
Cap. Carga:	2.150 T aprox.
Maquinillas:	Rapp alta presión.
Aparejo:	Egersund 2176
Puertas:	Egersund 18 m2
Vientos:	Spectra, 240m
Peso cadena:	3,5 T por banda

Para muchos, arrastre pelágico más sensores igual a problemas, pero el método utilizado por Scanmar para combinar ambos en el Eros trabajó estupendamente. El equipo de Scanmar estuvo encantado de estar presente en la primera marea de bacaladilla del año, en el Atlántico al oeste de Irlanda, después de haber estado en dos mareas pescando arenque en Vestfjord.

Para esta marea, el capitán de pesca fue Kjetil Remoy, y el patrón Pal Kato Reite (que actuó como capitán de pesca en la segunda largada). El armador es uno de los muchos que han seguido muy de cerca el enfoque de Scanmar en la pesca pelágica. En el otoño del 2003 el armador vino a Scanmar a comprar un sistema ScanBas y estuvo muy interesado en saber como debería trabajar el equipo, si podría ofrecerles a ellos algunos beneficios.

Varios días antes de partir, el equipo fue probado en una prueba de pesca en

En el EROS pescando bacaladilla con Ojo de Red

Desde que se introdujo en el mercado el Ojo de Red de Scanmar en 1987 ha sido muy utilizado por la flota de arrastreros de fondo para el pescado y el camarón. A finales de 1990 la flota de arrastreros del mar del Norte adquirieron el sensor Ojo de Red para la pesca de anguila. También esta flota utiliza el Ojo de Red para la pesca pelágica de especies como el arenque y la caballa, sin tener una sonda de red como alternativa original.

En el EROS, colocamos el Ojo de Red en la red para realizar pruebas con el fin de detectar la bacaladilla. Éste fue testigo de la afluencia de pescado, tanto en la boca como dentro de la red. En el primer

arrastrero, el Ojo de Red se colocó en la parte delantera, en el centro de la tralla, junto con una Sonda de Red, un sensor de Velocidad, y un sensor combinado Profundidad/Temperatura. La red, una 2176 Egersund, tiene una abertura de 100-120 metros y el Ojo de Red se programó con disparo hacia abajo de 120 metros. El Ojo de Red se puede programar como sonda de disparo hacia arriba, disparo hacia abajo, o combinado arriba / abajo.

Después de la fase de largado, cuando las puertas se estabilizaron, pudimos ver instantáneamente que teníamos una apertura idónea, alrededor de 100-110 metros, y no mucho después, conseguimos las primeras indicaciones de bacaladilla entrando en la red.

Actualmente, el uso del sonar de red está muy extendido en este tipo de pesca y muchos pescadores están familiarizados con la información que da la sonda. La sonda de cable es crítica en la fase de largado porque puede provocar el enredo de la red, aunque existen soluciones alternativas para evitar esto. Con el Ojo de Red a bordo no es necesario volver a tierra si el cable falla, como tuvo que hacer uno de los barcos después de romper dos veces el cable, por lo que resulta una muy buena solución.

En este lance, las bacaladillas estaban muy dispersas y en pequeñas bolsas y la afluencia de pescado era

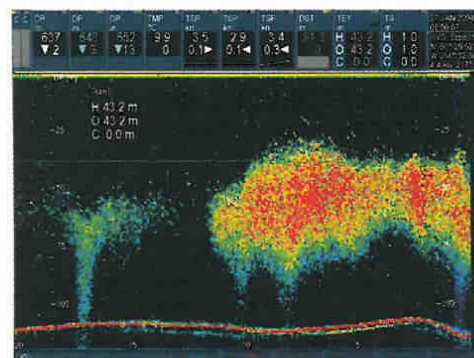
muy variable en el tiempo. Esto provocó que se dieran varias vueltas hasta conseguir una buena bolsa. El desafío era, por tanto, asegurarnos que el pescado que veíamos entrar por la abertura acabara en el copo.

Después de haber usado la sonda de red de Scanmar (Trawl Sounder) en el túnel, decidimos intentar situar el Ojo de Red en esa posición. Se cosieron unas bolsas en la red para facilitar la colocación del sensor en esa posición. Para cambiar la batería, simplemente teníamos que abrir una pequeña bolsa e intercambiar la batería, aunque con este tipo de sensores las baterías duran más tiempo, ya que el sensor puede estar en el tambor de red sin que estas se descarguen.

El Ojo de Red se colocó en la región de mallas de 80mm, segunda sección desde el copo. En esta posición teníamos 5 metros de altura. En una ocasión que se enredó la red durante la largada obtuvimos 1,5 metros de altura en el túnel.

El pescado entraba en el túnel a los 6 minutos de haberlo visto en la boca. Esto nos permitió ver que el pescado que entraba en la red se escapaba.

También pudimos comprobar como algunos peces se quedaban en esta zona porque no desaparecían después de 10 o 12 minutos aunque la afluencia de pescado en la boca hubiese disminuido. En esa posición, no es un dato muy importante



ya que la malla es demasiado pequeña. Pero ahora resultaba interesante cambiar el Ojo de Red de posición, desplazándolo ligeramente hacia delante, a la siguiente sección, y de esta forma asegurarnos que el pescado no se detenía también en esta zona.

A pesar de tener el Ojo de Red colocado en la parte trasera de la red, con longitudes de cable de 1400-1500 metros, 220 metros de malleta y 500-600 metros de longitud de red, la recepción del sensor resultó excelente en todo el lance, incluyendo los momentos en los que se cambiaba el rumbo o se realizaban guiñadas.



EN EL BUQUE EROS

Vartdals Fjord. Pudimos ver ya entonces que la recepción de señales era muy buena, lo que fue de gran importancia para el armador, a la vista de los problemas que había tenido anteriormente a bordo. Para la instalación de los hidrófonos Scanmar en los astilleros Fiskerstrand, se utilizó el mismo emplazamiento que antes utilizaron los equipos de nuestros competidores (por lo que la instalación fue fácil y rápido de hacer).

En este viaje se probó el equipamiento siguiente:

En el puente:

ScanBas-15, pantalla y receptor

En las puertas:

Sensores combinados Distancia y Profundidad

Sensores de ángulo (el cual muestra ángulos de bando y cabeceo)

En la tralla de corchos:

Ojo de Red (haz estrecho)

Sensor combinado de Profundidad/Temperatura

Sensor de Velocidad (muestra velocidad longitudinal y transversal)

En el aparejo, en la línea de transición entre los 200 y 400 mm:

Sensor de Velocidad (muestra velocidad longitudinal y transversal)

En la manga, en la línea de los 80mm:

Sensor de Velocidad (muestra velocidad longitudinal y transversal)

Sonda de Red (muestra el paso de la pesca y la altura de la manga)

Ojo de Red

En el saco:

Sensores de captura

No todos los sensores fueron usados simultáneamente, sino mas bien por turnos, ya que esta marea fue utiliza para probar tanto la red como los instrumentos.

”

”Todo exacto” dice el patrón Pal Kato Reite

La pesca se encontró en un área próxima a 56° N,

15° W. El tiempo varió entre brisa y casi

temporal.

El Eros dio toda la imagen de te-

ner un equipo profesional, con un interés genuino de conseguir siempre el mejor resultado. Tal vez es esa la razón exacta de por qué fueron de los primeros en dotarse de un sistema ScanBas completo. Lo que inicialmente impresionó más al capitán de pesca y al patrón fue que tuvieran tan buen contacto con los sensores en todo momento, tanto largando, Arrastrando, virando o girando. "Todo exacto", dice patrón Pal Kato Reite.



En la manga, la Sonda de Red y / o el Ojo de Red estuvieron atados debajo del techo, como estaba el sensor de Velocidad. Ver imagen.



EL SENSOR DE VELOCIDAD: instalado en el extremo frontal del paño de 80 mm en el buque "Eros".

AHORRO DE COMBUSTIBLE EN EL BUQUE "EROS" GRACIAS A LA AYUDA QUE PRESTA EL SENSOR DE VELOCIDAD SCANMAR

El Sensor de Velocidad Scanmar ha estado en el mercado desde 1988, pero solo en los últimos años ha habido muestras de interés hacia él, especialmente de la flota pelágica. El Sensor de Velocidad Scanmar muestra la velocidad de la red a través del agua y la simetría.

En el buque "Eros", instalamos dos Sensores de Velocidad; uno en la parte delantera, (en el centro de la relinga de corchos) y el otro en la transición entre los paños de 80 y 200 mm. Cuando arrastramos, el Eros va a una velocidad de 4 nudos. El Sensor de Velocidad situado en la parte delantera se mantuvo en este valor (es importante señalar que el montaje aquí no crea turbulencias innecesarias en la inmediaciones de la cabeza de medición del sensor, como por ejemplo sucedería si tuviésemos la relinga de corchos enfrente del sensor). El Sensor de Velocidad de la Red en la manga mostraba 3.2 nudos.

En este arrastre, el Eros consumió unos 700-850 litros de combustible a la hora. Cuando la potencia del motor se aumentó en un 5% más o menos, el consumo de combustible aumentó en 125 litros a la hora - en otras palabras, un incremento de 3000 litros de combustible al día. El resultado de esto fue que un incremento de 0.5 nudos en la velocidad del GPS y de la velocidad en la parte frontal de la red, mientras que la velocidad de la manga se mantuvo la misma. Es decir, aunque se incrementó el consumo de combustible y la velocidad, no hubo un incremento del flujo de agua. Esto se debió obviamente al incremento de la resistencia del agua o el efecto cubo.

Es necesario señalar que estos datos variarían de una red a otra, dependiendo de cómo se ajuste la red en relación al barrido de las puertas, el peso de la cadena, la velocidad, la corriente...etc. Además, está claro que un copo demasiado usado reducirá el flujo de agua mientras se llena. Lo mismo puede decirse de las redes que se encuentran axfisadas por los peces en las que el flujo de agua también se verá reducido.

El técnico Jonvar nos confirma que sin duda, están consumiendo menos combustible en este viaje que lo nunca había pasado hasta ahora. El patrón y su equipo están impacientes por utilizar el equipo bajo condiciones más duras, como por ejemplo en las Islas Faroe, donde las corrientes son extremas.

EXPERIENCIAS DESDE EL "EROS": SENSORES COMBINADOS DE DISTANCIA/ PROFUNDIDAD EN LAS PUERTAS

En este viaje, el buque Eros iba equipado con unas puertas de arrastre Egersund de 18 metros cuadrados. El patrón - Kjetil Remøy - se quedó gratamente sorprendido cuando vio que conseguía un barrido total de 330 metros.

Pronto se dieron cuenta de que este barrido era el ideal - no el máximo pero sí el óptimo.

El Sensor Combinado de Distancia/Profundidad, es un producto relativamente nuevo que está compuesto de dos sensores principales y no, como sucedía antes, un sensor principal y un minitransponder. El sensor de babor es el mismo que el de antes y se instala en la puerta de igual forma. Sin embargo, en la puerta de estribor, el minitransponder se ha sustituido por un sensor con las mismas dimensiones que el de babor. Por esta razón, el soporte del sensor de estribor debe reemplazarse (por un soporte igual que el de babor pero de montaje invertido). Los arrastreros pelágicos como el Eros no han utilizado tradicionalmente este tipo de sensores. Antes se pensaba que los arrastreros de fondo tenían mayor necesidad de este tipo de sensores, cuando una de sus preocupaciones era la estabilidad entre puertas. Sin embargo, se sabe ahora que con la profundidad incluida en estos sensores, la información suplementaria que aportan es muy útil.

Recibimos información de estos sensores desde el minuto en el que las puertas atraviesan la superficie del mar. El barrido y el ritmo de cambio varían mientras se larga el cable. Después de largado todo el

cable, en este caso 1400 metros, se tardó 22 minutos hasta que las puertas y la red consiguieran la estabilidad a la misma profundidad.

”

”Mostró solo 3.5, en contraposición con los 5 metros que muestra normalmente.

Pudimos comprobar que las puertas y la relinga de corchos se mantenían a la misma profundidad durante el arrastre gracias a los sensores de profundidad en las puertas y al sensor de velocidad en la relinga de corchos. La ventaja en el arrastre es que es mucho más fácil ver la posición de la red. Cuando la red se eleva o cuando se hunde son las puertas las que están guiándola. Si, por ejemplo, arrastramos a 600 metros y queremos bajar a 500 metros, comprobaremos que se tarda 11 minutos hasta que las puertas y la red se hayan estabilizado a la misma profundidad.

También podemos comprobar que, cuando giramos el barco, la diferencia en la profundidad de las puertas será entre 70-80 metros y el barrido se reducirá a 270 metros. En el sonar todo aparece correcto pero nosotros sabemos que la capacidad del la red ha disminuido. Quizá, sería una idea que cuando giramos, podríamos intentar ajustar las longitudes de los cables de forma manual en línea con la profundidad de las puertas.

La profundidad de las puertas revelaron rápidamente que la red se había enmarañado en la fase de largada. El barrido era normal pero la puerta de estribor paró de bajar de repente, se quedó inmóvil, cayó a plomo, se estabilizó de nuevo y cayó en vertical. Era obvio que algo no estaba funcionando.

El patrón decidió largar el cable necesario pero la red resultó estar enmarañada, incluso aunque el esparcido de las puertas deseado se había conseguido. Las puertas se estabilizaron a diferentes profundidades y la altura del Ojo de Red localizado en la manga mostró solo 3.5, en contraposición con los 5 metros que muestra normalmente. Recogimos la red y nos encontramos con que una malla del panel superior se había enganchado. Cuando se arrastró, la distancia entre puertas fue de 330 metros, disminuyendo a 270-280 metros con un copo lleno, incluso aunque intentamos ajustar esto con más cable y/o con más potencia en el motor.

